参考資料

予防安全性能アセスメント（評価）の概要

目　的

国土交通省と(独)自動車事故対策機構は、衝突が避けられない場合に自動でブレーキをかける技術など自動車の先進安全技術について新たに評価を始めました。

これを「予防安全性能アセスメント」といい、先進安全技術を搭載した自動車の安全性能について様々な試験を行い、その結果をこのパンフレットにまとめました。

このパンフレットは、それぞれのユーザーの皆様にとって最適な自動車を選んでいただく上で参考になる情報を提供するためのものです。

ユーザーの皆様に是非知っていただきたい「先進安全技術の機能や性能、留意事項」について、正しい知識を分かりやすく解説すると共に、車種ごとに性能を比較して掲載しています。

「予防安全性能アセスメント」は多くの皆様に、より安全な先進安全技術を搭載した自動車を利用していただくことで交通事故を減らしていこうとするものです。同時にそれぞれの自動車の評価をして比較することで自動車メーカーにはより安全な自動車の開発を促すものでもあります。

試験方法・評価方法

●被害軽減ブレーキ※（前方自動車との衝突に対して）

試験車を時速10～60km/hで模擬車両（ターゲット）に後方から接近させ、被害軽減ブレーキの作動試験をします。

試験は、ターゲットが止まった状態での試験と、20km/hで走行している場合の2種類があります。 警報またはブレーキの作動により衝突を回避した場合、あるいは衝突した場合でも、衝突前にどの位速度が低下していたかに応じて得点が与えられます。

※正式名称：衝突被害軽減制動制御装置：
Autonomous Emergency Braking System（AEBS）

●車線はみ出し警報※

試験車を時速60km/hまたは70km/hで走らせ、道路の白線からはみ出したときに、警報を発するか否かの試験をします。警報を開始した速度が低い方が高い得点が与えられます。

※正式名称：車線逸脱警報装置：Lane Departure Warning System (LDWS)

●総合評価

評価点は、日本の事故実態を踏まえて死亡・重傷事故を少なく出来る効果に応じて与えられ、その合計が2点以上の場合には先進安全車（ASV）として認定されます。さらに12点以上の場合は先進安全車プラス（ASV＋）として認定されます。

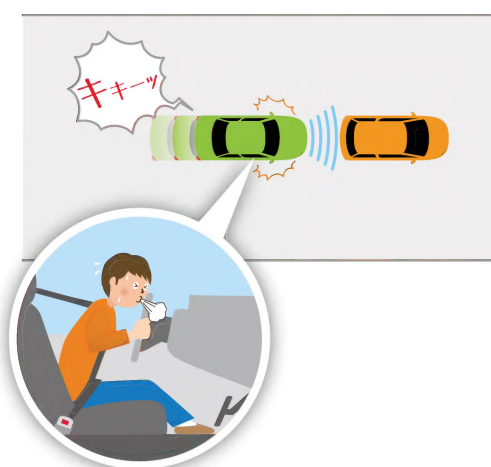
予防安全装置の説明

被害軽減ブレーキ（前方自動車との衝突に対して）

被害軽減ブレーキとは、カメラやレーダーなどで前の自動車を検知して、追突するおそれがある場合には、音や警告灯などでドライバーに警告してブレーキ操作による衝突回避を促し（①）、さらにブレーキ操作が無くこのままでは追突が避けられないとシステムが判断した場合には、被害を軽減するため自動的にブレーキが作動する（②）装置のことです。

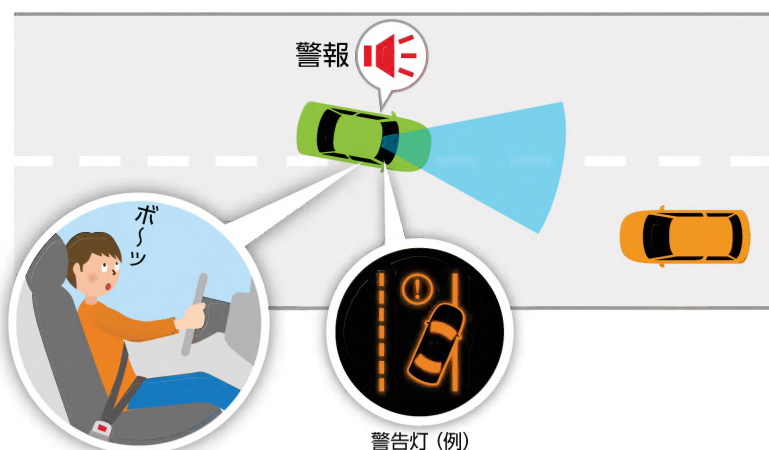
ただし、条件によっては作動しない場合があります。（留意事項のページ参照）

① 警報に反応して止めた場合

② 被害軽減ブレーキが作動した場合

車線はみ出し警報

車線はみ出し警報とは、自動車のカメラが車線の位置を認識して、自動車が車線からはみ出しそうになった場合やはみ出した場合に、音や警告灯などでドライバーに知らせる装置のことです。

ただし、ドライバーがウインカーを操作して意図的な車線変更を行う場合は警報を発しません。

また、条件によっては作動しない場合があります。（留意事項のページ参照）

留意事項

1．被害軽減ブレーキ（前方自動車との衝突に対して）

自動車が前方の自動車を検知し警告やブレーキの作動を行う「被害軽減ブレーキ」は、ドライバーを補助するシステムであり、万能ではありません。

検出装置の方式や車種によってシステムの作動する速度条件や認識できる距離が異なります。

また、気象条件や路面状態等によってはシステムが作動しない場合や、十分な効果を発揮しない場合があります。※

取扱説明書でよく確認をしたうえで、システムに頼った運転はせず、安全運転をこころがけてください。

※十分な機能を発揮しない例

検出装置	十分な機能を発揮しない例
カメラ	豪雨や窓の汚れ ダッシュボード上に置かれた物の反射等
レーザーレーダー ミリ波レーダー	レーダーの前に置かれた遮断物 メンテナンス不足（精度保持のための専門店によるメンテナンス）

2．車線はみ出し警報

自動車が道路上の白線（黄線）をカメラで認識するシステムなので、車線がはっきりしている事が前提となっています。

雪や汚れにより白線が見えにくい場合は警報を発しない場合があります。また、工事等で白線が消えている場合や速度が低い場合などではシステムは作動しません。

取扱説明書でよく確認をしたうえで、システムに頼った運転はせず、安全運転をこころがけてください。